



LES INFILTRÉS

Par Alain Pernot Photos Malcolm Griffith (LAT)

Infiltrer une usine de formule 1 relève théoriquement de la mission impossible. C'est pourtant l'exploit réalisé en 2008 par Eurosport avec son émission The Factory. Un membre de ce commando, collaborateur régulier de Sport Auto, vous dévoile les coulisses de ce tournage, à l'origine du DVD qui accompagne ce numéro.

Lorsque l'on m'a présenté le projet The Factory, j'ai cru à une plaisanterie. Filmer la vie d'une équipe au sein de son quartier général me paraissait inconcevable tant nos amis de la formule 1 pratiquent avec ferveur le culte du secret. Et pourtant, cette idée était on ne peut plus sérieuse, comme l'explique Jonathan Kalifat, producteur associé au sein d'Eurosport et initiateur du projet : « Nous avons croisé des personnes de Williams dans nos bureaux de Londres. Ils avaient envie d'ouvrir un peu leurs portes. Parallèlement, nous étions en discussions publicitaires avec un de leur partenaire, Philips. Nous étions intéressés par un programme sur la F1, qui reste un des sports les plus populaires, mais il fallait bien élaborer ce projet car Eurosport n'est pas détenteur des droits de retransmission de la F1 dans

tous les pays. Or, nous diffusons dans cinquante-quatre pays et vingt et une langues ! Il fallait donc concocter un programme sur la F1 sans pouvoir utiliser d'images de F1 en action pour l'illustrer ! Finalement, nous avons fait de cette contrainte, la force du programme. Nous nous sommes attachés à montrer que la Formule 1, ce ne sont pas juste dix-sept grands prix par an et deux pilotes par équipe, mais au contraire des centaines de personnes qui œuvrent 365 jours par an en coulisses ». Pour Eurosport, la démarche est alors claire : pas question de produire un documentaire académique. « L'idée était de faire quelque chose d'inédit et pas un film institutionnel sur la formule 1, précise Jonathan Kalifat. Dans le cadre d'un mouvement global initié par Arnaud Simon, le

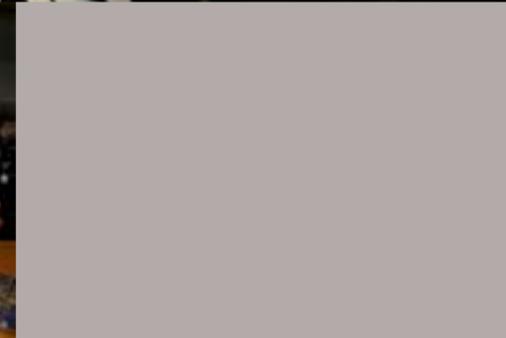
directeur de l'antenne, nous voulions moderniser le contenu des programmes et laisser Eurosport s'imprégner des tendances de la télévision généraliste. Nous avons donc opté pour un format "docu-réalité" en reprenant des codes de séries télévisées qui consistent à identifier quelques personnages principaux récurrents avec le rappel de ce qui s'est passé dans l'épisode précédent, la présentation de ce qui viendra dans l'épisode suivant. Nous avons aussi emprunté des codes de télé-réalité en ce sens que l'on n'a pas fait le reportage classique, à savoir interview puis illustration. L'idée était de suivre nos personnages dans leurs journées de travail et recueillir leurs commentaires le soir dans une sorte de confessionnal. On ne peut toutefois pas qualifier le programme de télé-réalité au sens où l'entend le

grand public. Nous avons filmé la réalité avec une vraie démarche journalistique. C'est peut-être cette approche qui a séduit le jury du festival du film sportif de Milan qui a lui décerné sa mention d'honneur du meilleur divertissement de sport. Un premier voyage à Grove, caméra en mains, a permis de sélectionner les salariés que nous suivrons deux semaines par mois tout au long de l'année. Un casting serré est vite arrêté avec huit « personnages » récurrents : Anja (ingénieur boîte de vitesses), André (responsable du département hydraulique), Paul (responsable de la fabrication des pièces métalliques), Leslie (secrétaire de l'équipe d'essais), Nick (technicien boîte de vitesses), Jim (technicien de soufflerie), Nick (le rookie en charge de certains sponsors de l'équipe) et Jean-Yves (le Français responsable du sous-assemblage). Anja nous avouera plus tard qu'elle n'avait pas compris qu'il s'agissait d'une série télévisée en dix épisodes qui serait diffusée jusque dans son Allemagne natale. Elle pensait que ce n'était qu'une simple interview de dix minutes pour un site Internet.

Nous découvrons alors ce lieu unique qui n'aura bientôt plus (beaucoup) de secrets pour nous. L'usine Williams F1 se situe à une trentaine de kilomètres au sud d'Oxford et on y accède par un rond-point baptisé du nom de l'équipe. Le bâtiment, entouré d'un parc où gambadent lapins et canards, est on ne peut plus sobre. Rien à voir avec le rutilant temple high-tech que s'est érigé l'équipe McLaren. Chez Williams, pas de place pour l'ostentation. Le lieu est impersonnel : dans les couloirs, les portes de bureaux se succèdent sans que la moindre inscription ne trahisse l'identité de leur occupant. L'ambiance générale est bonne. Nico Rosberg a commencé la saison en fanfare. Il s'est invité sur le podium du premier grand prix de la saison. Cet exploit rejaillit sur le moral des cinq cent vingt membres de l'équipe. C'est l'un des éléments qui m'a d'ailleurs le plus frappé lors des premiers tournages : l'impact des résultats sur l'ambiance. Il relève bien sûr de l'évidence mais, poussé à ce point, c'en est très impressionnant, nous le verrons par la suite.

Malgré la présence rassurante de notre chaperon Liam Clogger, le directeur de la communication de l'écurie, les membres de l'équipe nous regardent d'un œil suspicieux. Cette méfiance s'estompée vite. A la fin de l'année, nous ne pouvions pas faire trois mètres dans l'usine sans saluer Pete, Shaun, Loraine, Stuart ou encore Robin. Bref, notre caméra faisait presque partie des meubles. Pas question pour autant de diffuser à l'antenne des images sans l'aval de Sam Michael, le directeur technique, qui veille à ce qu'aucun secret de fabrication ne soit trahi. Mauvaise surprise : il exige que tous les organes internes de la boîte de vitesses soient floutés. Or, justement, trois de nos personnages récurrents travaillent sur les boîtes de vitesses ! Assez rapidement, notre casting tient ses promesses. Nos protagonistes se montrent d'une aisance étonnante. Paul, avec sa bille de clown et son air détaché, est parfait avec ses petites phrases bien senties, comme lorsqu'il évoque ses collègues de l'inspection : « Ils peuvent être aussi bien vos amis que vos ennemis. Cela dépend de la confiance que vous avez en votre travail. Lorsqu'ils trouvent des

JE NE CONNAIS PAS DE CONFRÈRE AYANT PU ASSISTER À UNE SÉANCE DE TESTS AÉRODYNAMIQUES OU À UNE SESSION DE TRAVAIL DANS LE SIMULATEUR.



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche configurée de manière régulière.

■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche manuelle ou configurée.

■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche configurée de manière régulière.

défauts sur vos pièces, il est possible qu'ils restent vos amis mais, dans ce cas, on se parle beaucoup moins !» Ancien pilote d'hélicoptère de la RAF et responsable du département hydraulique, André Bird se prend vite au jeu et trouve toujours de quoi satisfaire notre curiosité. Il nous a souvent sauvé la mise lorsque certaines séquences prévues tombaient à l'eau. Lors du premier tournage, nous avons commencé très fort. Une salle de réunion nous avait été attribuée en face du bureau d'Adam Parr, le directeur général (programmé pour succéder à Frank Williams). Après une dure journée de tournage, j'avoue avoir mis les pieds sur la table. Ce relâchement n'a pas échappé à notre hôte, qui a fait irruption dans la salle en pointant du doigt les pieds fautifs et en lâchant une très cinglante

remarque avant de disparaître aussi sec ! Heureusement, cet incident n'a pas eu de suite. Au contraire, avec le temps, de plus en plus de portes se sont ouvertes devant nous. Celles de la soufflerie, par exemple. Je ne connais pas de confrère ayant pu assister à une séance de test aéro. Grâce à notre guide Jim, nous avons eu ce privilège, comme vous le verrez dans le DVD. Même si ses résultats n'ont pas été très satisfaisants en 2008 (Frank Williams le reconnaît), le département aérodynamique travaille 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans deux souffleries et l'implication de ses membres est épatante. Ils sont un peu en marge du reste de l'équipe pour des raisons de confidentialité et cela se ressent dans leur intégration. Nous avons tourné les petits clips de présentation des

personnages récurrents dans le couloir reliant les deux souffleries et c'était la première fois qu'ils pénétraient en ce lieu ! Autre bastion dans lequel je ne pensais pas que nous pourrions pénétrer : le simulateur. C'est devenu l'un des outils cruciaux des équipes de F1. Beaucoup en parlent, mais jusqu'à présent personne n'en avait encore montré. La confiance s'installant entre Williams et nous, nous avons fini par accéder à cette zone interdite, très prisée par les jeunes pilotes. Kazuki Nakajima en est un habitué. Je reste frappé par sa réponse lorsque nous lui avons demandé ce que représentait l'usine pour lui. Le plus naturellement du monde, il nous a répondu : « C'est un peu comme une école » ! Mais trêve de bavardage, insérez plutôt le DVD dans votre lecteur pour en savoir plus... ■